

Imprese **che impresa**

di **Giovanni Costa**



Quel Veneto dei fornitori in gioco nel referendum Fiat

La prossima settimana si vota a Mirafiori. La discussione sugli accordi Fiat ha ridato attualità a parole che la retorica post-industriale aveva rimosso: economie di scala e di esperienza, tasso di utilizzazione degli impianti, tempi di lavorazione, «rude razza pagana», com'erano definiti i metalmeccanici nel Sessantotto. D'accordo, sono importanti il design, l'innovazione, le prestazioni, il risparmio energetico. Tutto quello che riguarda la progettazione, insomma. Ma alla fine anche nell'economia della conoscenza il prodotto deve materializzarsi e i materiali devono venire trasformati e assemblati. L'automazione e la robotizzazione aiutano ma non si può fare a meno del tocco dell'uomo.

«La macchina che ha cambiato il mondo», era il titolo del libro che annunciò la rivoluzione del toyotismo. Ebbene, quel mondo non è riuscito a cambiare la macchina, le cui funzionalità-base sono rimaste immutate nel tempo come del resto nella bicicletta o nel carro. Chi ricorda lo slogan degli anni Settanta «il nuovo modo di fare l'automobile» in isole (di montaggio) felici? Che cosa fossero in realtà lo descrisse Giorgio Bocca alla vigilia della Marcia dei quarantamila che mise fine a tragiche utopie. Tuttavia le catene di assemblaggio non sono più quelle dei «Tempi moderni» di Chaplin o anche solo del Lingotto. Sono rimasti però gli enormi investimenti in progettazione e impianti necessari per produrre un'automobile che impongono elevati volumi di produzio-

ne (i cinque milioni di Marchionne) e la saturazione della capacità produttiva. La continuità e l'affidabilità della produzione diventano priorità assolute. L'azienda deve essere in grado di soddisfare i picchi di domanda e di avere la flessibilità per seguirne l'andamento. Il sistema che lo garantisce è complesso e fragilissimo. Non tollera comportamenti variabili, interruzioni o discontinuità. In questo, assomiglia a un impianto integrato, chimico o siderurgico.

Ma perché i sindacati chimici e siderurgici sono disposti a concedere tutte le garanzie di continuità richieste dall'impossibilità di fermare l'impianto pena la sua compromissione e i metalmeccanici della Fiom no? Se si ritiene che sia un prezzo troppo alto, meglio lasciar perdere. L'auto non fa più per noi.

Il dramma è che l'alternativa non è solo la «barbara» Cina, come pensano alcuni. Sono gli Usa e la Germania, dove queste concessioni si fanno senza che nessuno parli di barbarie. Sarebbe folle privarci di uno dei pochi prodotti complessi e rilevanti che ci sono rimasti (basti pensare che tutta l'industria del trasporto vale un terzo del nostro Pil). Le conseguenze ricadrebbero anche sul Veneto, dove la componentistica «automotive» ha molti occupati. A certi dirigenti sindacali si deve essere fermato l'orologio della storia. A farli rinsavire non aiuta certo l'atteggiamento di chi, avendo responsabilità di governo, si comporta come un organizzatore di lotte tra galli.

g.costa.cdv@virgilio.it

